

Delibera n. 60/2021

Allocazione delle tracce ferroviarie – Reclamo di Trenitalia S.p.A. presentato in data 3 febbraio 2020, ai sensi dell’articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

L’Autorità, nella sua riunione del 6 maggio 2021

- VISTA** la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che ha istituito uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione);
- VISTO** il Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 della Commissione, del 7 aprile 2016, sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità dell’infrastruttura ferroviaria e, in particolare, gli articoli 6, 9 e 10;
- VISTO** l’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell’ambito dell’attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge del 14 novembre 1995, n. 481, l’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: “Autorità” o “ART”);
- VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)” e, in particolare:
- l’articolo 15, recante disposizioni in materia di *“Rapporti tra il gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato”*;
 - l’articolo 22, comma 2, ai sensi del quale il gestore dell’infrastruttura ferroviaria *“procede alla ripartizione della capacità, garantendo: a) che la capacità sia ripartita su base equa, non discriminatoria e nel rispetto dei principi stabiliti dall’articolo 26 e dal diritto dell’Unione; b) che la ripartizione della capacità consenta un utilizzo efficace e ottimale dell’infrastruttura ferroviaria; c) la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute”*;
 - l’articolo 23 e, segnatamente, i commi 1 e 4, i quali dispongono che: *“L’accordo quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie richieste e degli eventuali servizi connessi, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente”* (comma 1); *“Sono ammesse modifiche o limitazioni dell’accordo quadro purché finalizzate a consentire un migliore utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”* (comma 4);
 - l’articolo 25, comma 2, ai sensi del quale: *“Le richieste concernenti l’orario di servizio devono rispettare i termini fissati nell’allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e riportati nel prospetto informativo della rete”*;
 - l’articolo 26 e, in particolare, i commi 1 e 6 i quali dispongono che: il gestore dell’infrastruttura *“assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo trasparente e non discriminatorio e nel rispetto del diritto europeo, osservando i criteri stabiliti dall’organismo di regolazione e riportati nel prospetto informativo della rete”* (comma 1); *“Quando il rigetto della richiesta di capacità è motivato dalla insufficienza della stessa, la richiesta è riesaminata,*

- d'accordo con l'istante, in occasione del successivo adeguamento dell'orario per gli itinerari interessati (...)" (comma 6);*
- *l'articolo 28, recante la "Procedura di programmazione e coordinamento";*
 - *l'articolo 29 e, segnatamente, i commi 1 e 2, i quali dispongono che: "Se dopo il coordinamento delle richieste di tracce orarie e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che l'elemento dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile abbia, in un prossimo futuro, capacità insufficiente rispetto all'utilizzo richiesto" (comma 1); "Quando un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 32, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 33" (comma 2);*
 - *l'articolo 32, commi 1 e 3, recanti disposizioni in materia di "Analisi della capacità";*
 - *l'articolo 33 e, in particolare, i commi 1, 2 e 3, i quali dispongono che: "Entro sei mesi dal completamento dell'analisi di capacità, il gestore dell'infrastruttura presenta un piano di potenziamento della capacità" (comma 1); "Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata ed indica: a) i motivi della saturazione; b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico; c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura; d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche dei canoni di accesso" (comma 2); "Oltre a quanto previsto al comma 2, il piano di potenziamento determina, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure. Il piano è sottoposto all'approvazione preliminare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La realizzazione del piano, relativamente agli investimenti necessari per il potenziamento della capacità, è subordinata alla effettiva assegnazione di finanziamenti pubblici nell'ambito del contratto di programma di cui all'articolo 15" (comma 3);*
 - *l'articolo 37 e, in particolare, i commi 2, 9 e 10 i quali dispongono che: "ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, più precisamente avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura (...)" (comma 2); l'Autorità "esamina tutti i reclami e (...) adotta le misure necessarie per rimediare alle situazioni e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. (...) decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g-quater)" (comma 9); "La decisione dell'organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata ed è atto definitivo.*

L'organismo di regolazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni” (comma 10);

- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante *“Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”* e, in particolare, i capitoli nn. 1 (*“Accordo quadro: ambito, limiti e oggetto”*) e 2 (*“Assegnazione della capacità”*);
- VISTO** il Prospetto informativo della rete nazionale 2020 e successivi aggiornamenti (di seguito: *“PIR”*) e, in particolare, il Capitolo 4 *“Allocazione della capacità”*;
- VISTO** l’Accordo Quadro AV/AC sottoscritto tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito: *“RFI”* ovvero *“Gestore dell’Infrastruttura”*, abbr. *“G.I.”*) e Trenitalia S.p.A. (nel seguito: *“Trenitalia”* o *“Reclamante”*), come da ultimo modificato e integrato in data 28 maggio 2019 (nel seguito: *“V Atto Modificativo”*), il quale dispone, *inter alia*, che:
- *“Trenitalia, consapevole che lo strumento dell’Accordo Quadro non deve ostacolare l’utilizzo dell’infrastruttura da parte di altri richiedenti, accetta sin d’ora eventuali modifiche del presente Accordo e/o della capacità pluriennale con esso assegnata, anche in termini di variazione dei volumi (...). Trenitalia non potrà invocare pretesa alcuna nei confronti di RFI a condizione che dette modifiche siano effettuate nel pieno rispetto dei principi di parità di trattamento e non discriminazione”* (articolo 4);
- *“RFI (...) si impegna ad avviare entro 30 giorni dalla sottoscrizione del presente Accordo un ulteriore confronto con tutti i soggetti titolari di Accordo Quadro aventi ad oggetto capacità afferente la stazione di Milano Centrale onde verificare la concreta fattibilità di una diversa allocazione di capacità della stazione medesima; in caso di esito positivo del confronto tecnico (...), le Parti procederanno all’aggiornamento del presente Accordo”* (articolo 5);
- VISTO** il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse (di seguito: *“Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell’Autorità”*), approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, ed in particolare l’articolo 6;
- VISTO** il reclamo di Trenitalia del 3 febbraio 2020 (prot. ART n. 1962/2020, di pari data e le note ivi richiamate), presentato ai sensi dell’art. 37, comma 9, del d. lgs. 112/2015, con il quale la predetta impresa ferroviaria ha lamentato:
1) di aver subito, da parte di RFI (nella sua qualità di Gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale), effetti discriminatori derivanti dal procedimento di allocazione delle tracce ferroviarie a valere sull’orario di servizio in vigore dal 15 dicembre 2019, in violazione sia della normativa europea e nazionale in tema di accesso all’infrastruttura ferroviaria, sia degli specifici impegni contrattuali assunti con la sottoscrizione del V Atto Modificativo (e, in particolare, dei relativi articoli nn. 4 e 5, nonché dell’Allegato A), a vantaggio del *competitor* (cfr. pp. 3-9; 10-15 e 18-19 del reclamo);

2) la violazione, da parte del G.I., dei principi di ottimizzazione ed efficienza nella ripartizione della capacità, come risulterebbe dimostrato, tra l'altro, da: *“l'abnorme incremento dei vincoli di impianto; il peggioramento degli standard di velocità dei servizi AV (...); il crollo dei margini di flessibilità gestionale (...); [i] degni di offerta (...); le disottimizzazioni industriali e di produzione (...), in primis su Martesana; (...) la mancata applicazione di criteri progettuali improntati all'integrale simmetria delle tracce”* (cfr. pp. 15-18 del reclamo);

- VISTA** la richiesta istruttoria del 2 marzo 2020 (prot. ART 3491/2020, di pari data), con la quale l'Autorità ha chiesto a Trenitalia di trasmettere documentazione relativa alle doglianze oggetto di reclamo e, in particolare, quella inerente alla procedura di coordinamento svolta da RFI in relazione all'orario 2019-2020;
- VISTE** le note di riscontro alla predetta richiesta istruttoria, che Trenitalia ha inviato in data 29 maggio 2020 (prott. ART 7823/2020, 7826/2020, 7827/2020, 7828/2020 e 7829/2020, di pari data e relativi allegati), previa proroga dei termini disposta, su sua richiesta, dall'Autorità (prott. ART nn. 4137/2020, del 12 marzo 2020; 4341/2020, del 13 marzo 2020; 5837/2020, del 23 aprile 2020);
- VISTA** la richiesta d'informazioni (prot. ART 10131/2020, del 10 luglio 2020) formulata dall'Autorità a RFI al fine di acquisire elementi relativi al processo di allocazione annuale della capacità infrastrutturale, con specifico riferimento, *inter alia*, alle problematiche inerenti alla stazione di Milano C.le, all'impianto di servizio di Milano Martesana, nonché alle direttrici “Dorsale Milano” e “Trasversale Padana”;
- VISTA** la documentazione di riscontro trasmessa da parte di RFI in data 7 agosto 2020 (prot. ART 11625/2020, di pari data), previa proroga dei termini richiesta con nota prot. 10304/2020, del 15 luglio 2020 e riscontrata con nota prot. 10771/2020, del 22 luglio 2020;
- VISTO** il verbale dell'audizione del 18 settembre 2020 di RFI - convocata con nota prot. ART 12499/2020, del 3 settembre 2020 - nel corso della quale la predetta Società ha fornito chiarimenti relativi, tra l'altro: al sistema Milano C.le-Milano Martesana; alle regole master d'impianto di Milano C.le; alla riduzione delle soste all'interno dell'impianto di Parco C.le, determinate, ad avviso di RFI, dalla decisione della Reclamante - comunicatagli, peraltro, solo in data 17 (*rectius* 18) giugno 2019 - di modificare il materiale rotabile utilizzato lungo la direttrice adriatica (passato da materiale ordinario a ETR 700) e dalla conseguente necessità di riprogrammare le movimentazioni da/per Milano Martesana, con risultanti e maggiori interferenze dovute al taglio della linea “Venezia”; ai canali orari previsti in relazione all'orologio di Milano C.le; alla realizzazione dell'Apparato Centrale Computerizzato (nel seguito: “ACC”) e alla modifica degli assetti di stazione (“PRG”) di Milano C.le, i cui benefici, secondo RFI, avrebbero potuto *“essere definiti compiutamente a conclusione della [relativa] progettazione (...) e sulla base dei programmi di esercizio promossi dalle II.FF. in funzione delle rispettive esigenze commerciali e di produzione”*. RFI ha altresì aggiunto che, per le medesime ragioni sopra riportate, *“non [sarebbe stato] possibile*

indicare una data di entrata in servizio dell'apparato ACC" che, peraltro, alla data dell'audizione, "non [era] inserito nel piano commerciale";

- VISTA** la documentazione trasmessa da RFI in data 5 ottobre 2020 (prott. ART 14512/2020 e 14513/2020, di pari data) a seguito della predetta audizione, con riguardo alle movimentazioni programmate da/per Milano C.le e Milano Martesana;
- VISTA** la richiesta d'integrazione documentale del 30 ottobre 2020 (prot. ART 16935/2020, di pari data), con la quale l'Autorità ha chiesto a RFI di fornire talune precisazioni con riguardo al predetto programma di movimentazione dei rotabili;
- VISTA** la nota di riscontro alla suddetta richiesta istruttoria (prot. ART 17695/2020, dell'11 novembre 2020);
- VISTA** la richiesta istruttoria del 21 dicembre 2020 (prot. ART 20169/2020, di pari data), con la quale l'Autorità ha chiesto a RFI di trasmettere, *inter alia*, copia della comunicazione di Trenitalia del 17 giugno 2019 (*rectius* del 18 giugno 2019) riguardante il materiale rotabile utilizzato lungo la direttrice adriatica, nonché copia dei report Astro-IF relativi alle richieste delle tracce avanzate dalla Reclamante in vista dell'allocazione annuale della capacità riferita all'orario 2019-2020;
- VISTA** la nota di riscontro alla suddetta richiesta istruttoria, inviata da RFI in data 13 gennaio 2021 (prot. ART 374/2021, di pari data);
- VISTA** la nota del 20 gennaio 2021 (prot. ART 762/2021, di pari data), con la quale l'Autorità ha chiesto al Gestore dell'Infrastruttura di fornire ulteriori precisazioni con riguardo alle tematiche oggetto della richiesta istruttoria del 21 dicembre 2020;
- VISTA** l'integrazione documentale inviata da RFI in data 1° febbraio 2021 (prot. ART 1360/2021, di pari data), in riscontro alla predetta richiesta istruttoria;
- VISTA** la nota del 12 marzo 2021 (prot. ART 3194/2021, di pari data), con la quale l'Autorità ha chiesto al Gestore dell'Infrastruttura di fornire chiarimenti in merito:
- i) ai progetti di potenziamento delle porzioni di infrastruttura di Milano Centrale dichiarate sature in data 4 ottobre 2019;
 - ii) alle richieste di capacità presentate da Trenitalia per l'orario di servizio successivo a quello oggetto di reclamo;
- VISTA** la nota di riscontro alla suddetta richiesta istruttoria (prot. ART 3910/2021, del 30 marzo 2021), con la quale RFI, con specifico riferimento agli interventi di potenziamento delle porzioni d'infrastruttura del nodo di Milano C.le dichiarata satura, ha:
- i) rappresentato che:
 - il contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 (registrato in data 26 ottobre 2020) ha reso operative le risorse destinate alla progettazione degli interventi di *upgrading* infrastrutturale e tecnologico del nodo di Milano C.le (programma P054); a valle dell'approvazione del predetto contratto, RFI ha avviato le *"attività preliminari all'avvio della progettazione definitiva con i necessari approfondimenti tecnici-realizzativi"*;

- RFI prevede di completare: entro il 2022, l'attività negoziale propedeutica all'avvio dei predetti interventi di ACC e PRG; entro il 2026, la prima fase di ACC e PRG; entro il 2027, il completamento del PRG;
- il rispetto delle predette tempistiche è condizionato all'effettiva assegnazione dei finanziamenti pubblici, che dovranno essere erogati nell'ambito dell'aggiornamento 2020/2021 del contratto di programma - parte investimenti 2017-2021, rispetto al quale, alla data del riscontro istruttorio, *"non [era stato] ancora avviato l'iter formale previsto dalla normativa vigente"*;

ii) prodotto l'analisi della capacità dell'infrastruttura redatta in data 22 giugno 2020;

iii) comunicato, in relazione al piano di potenziamento della capacità di cui all'art. 33 del d.lgs. 112/2015: di *"non [aver] prodotto uno specifico documento, essendo già pianificati gli interventi di potenziamento"* sopra richiamati; di aver, tuttavia, consultato *"diversi stakeholders"* e gli *"Enti affidanti"* interessati al nodo ferroviario milanese, il che, ad avviso di RFI, potrebbe essere assimilato - anche tenuto conto dell'approvazione del predetto contratto di programma - alle *"azioni tipiche del piano di potenziamento della capacità previste nell'art. 33 del d.lgs. n. 112/2015"*.

Con la suddetta nota di riscontro, RFI ha, infine, comunicato di aver accettato le richieste di capacità ripresentate, da parte di Trenitalia, con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 15 dicembre 2020;

VISTO il piano commerciale del Gestore dell'Infrastruttura, edizione febbraio 2021;

VISTO il contratto di programma 2017-2021, parte investimenti e relativi allegati, il quale dispone, *inter alia*, che: *"sono oggetto del Contratto i programmi/progetti iscritti nella Tabella A limitatamente alle sole fasi dotate di integrale copertura finanziaria e gli investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi iscritti nella tabella B, sia per la quota finanziata che per gli impegni programmatici a completamento"*;

VISTA la relazione predisposta dall'Ufficio competente, agli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto rappresentato nella suddetta relazione circa la non sussistenza dei presupposti per dare ulteriore corso al reclamo di Trenitalia nelle parti in cui viene lamentata una discriminazione operata dal Gestore dell'Infrastruttura, a beneficio dell'impresa concorrente, nell'allocazione della capacità ferroviaria, nonché un utilizzo non efficace ed ottimale della stessa, in quanto, in tal caso:

- i) le asserite asimmetrie lamentate dalla Reclamante in merito alle condizioni di produzione e commercializzazione dei propri servizi ferroviari rimandano, in buona sostanza, a processi di razionalizzazione e compatibilizzazione della capacità infrastrutturale, posti in essere da RFI per garantire - in un contesto caratterizzato da stringenti vincoli infrastrutturali sia sulla rete nazionale che sugli impianti di servizio oggetto di reclamo - un equo bilanciamento delle esigenze del mercato. Ed infatti, le scelte allocative del G.I. e, segnatamente, quelle finalizzate a:
- limitare i treni passanti (soprattutto quelli destinati alla direttrice Torino-Venezia), nonché le relative manovre d'ambito e da/per Milano C.le;
 - sistematizzare l'orologio dell'impianto di Milano C.le;

- suddividere i movimenti di piazzamento dei rotabili vuoti tra Milano Martesana e Milano C.le in due sottomovimenti;
- gestire le interferenze dei predetti movimenti con la circolazione dei treni,
- definire, congruamente, i tempi di sosta per ribattuta a Milano C.le (peraltro mai contestati, neppure dalla Reclamante, in occasione della consultazione annuale sul PIR),

hanno consentito di contemperare le esigenze di massimizzazione dell'uso commerciale della capacità con le esigenze industriali delle II.FF.; e ciò, a beneficio sia del mercato ferroviario sia della Reclamante, che - ove ragionevolmente possibile - si è vista riconoscere nuovi servizi (quali quelli destinati, con diverso materiale rotabile, alla linea Adriatica) ed ha ottenuto una maggiore simmetria e uniformità dei propri servizi commerciali (cfr., in particolare, la nota prot. n. 11625/2020, del 7 agosto 2020 ed i relativi allegati nn. 9, 13 e 15, nonché, con specifico riguardo alle movimentazioni dei rotabili, le note prot. ART nn. 14512/2020, 14513/2020, del 5 dicembre 2020 e 17695/2020, dell'11 novembre 2020).

ii) Ulteriori risultanze istruttorie confermano l'assenza di profili discriminatori nella gestione, da parte del G.I., della procedura di allocazione della capacità oggetto di reclamo: segnatamente, i vincoli d'impianto imposti alla Reclamante con riguardo alla manutenzione e all'esercizio del proprio materiale rotabile, lungi dal costituire un trattamento "asimmetrico" a vantaggio del solo *competitor*, sono riconducibili alla già rilevata saturazione di alcuni elementi dell'infrastruttura; saturazione che ha impattato, più incisivamente, sull'I.F. Reclamante che occupava la maggior quota di capacità di rete e d'impianto.

Peraltro, nel corso della trattazione del reclamo, è stato altresì accertato - con specifico riferimento al nodo di Milano C.le, rispetto al quale si sarebbe registrata, secondo Trenitalia, la "*situazione più eclatante*" di asimmetria con il *competitor* - che la Reclamante, con il proprio comportamento, ha, quantomeno, contribuito ad aggravare le criticità infrastrutturali ivi presenti: Trenitalia ha, infatti, comunicato tardivamente al G.I. - e, precisamente, solo in data 18 giugno 2019, allorché il termine ordinario per la presentazione delle tracce (posticipato, peraltro, al 22 maggio 2019) era già scaduto - la propria decisione, relativa al materiale rotabile utilizzato lungo la direttrice adriatica (mutato da materiale ordinario a ETR 700), di programmarne il ricovero a Milano Martesana invece che al Parco Centrale di Milano Centrale, con conseguente aumento delle proprie movimentazioni da/per Milano Martesana; ciò che ha impattato, negativamente, sul progetto orario del 2 luglio 2019 nel redigere il quale il G.I. ha, pertanto, dovuto tener conto dei maggiori tempi di occupazione della stazione di Milano C.le e delle rilevanti, sopravvenute interferenze con la circolazione dei treni (cfr. verbale dell'audizione del 18 settembre 2020; prott. ART nn. 20169/2020, del 21 dicembre 2020; 374/2021, del 13 gennaio 2021; 762/2021 del 20 gennaio 2021; 1360/2021, del 1° febbraio 2021).

iii) I processi di razionalizzazione e compatibilizzazione della capacità infrastrutturale posti in essere dal G.I., oltre ad essere privi dei lamentati profili discriminatori, sono risultati altresì conformi al vigente quadro normativo che, difatti, pone in capo al predetto Gestore il potere/dovere di modificare la capacità (generica)

d'infrastruttura assegnata, nell'ambito di un accordo quadro, ad un richiedente, con lo scopo di consentire un *"miglior utilizzo dell'infrastruttura"* (cfr. art. 23, comma 4 del d.lgs. 112/2015 e, in senso analogo, paragrafo 4.4.1.2 del PIR); in tal senso, depone lo stesso Atto Modificativo stipulato tra RFI e Trenitalia nel quale si legge testualmente che: *"Trenitalia, consapevole che lo strumento dell'Accordo Quadro non deve ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti, accetta sin d'ora eventuali modifiche del presente Accordo e/o della capacità pluriennale con esso assegnata, anche in termini di variazione dei volumi (...) a condizione che dette modifiche siano effettuate nel pieno rispetto dei principi di parità di trattamento e non discriminazione"* (articolo 4). Condizione, quest'ultima, pienamente soddisfatta nel caso di specie, avendo il Gestore dell'Infrastruttura adottato azioni che - come si evince dagli elementi istruttori sopra richiamati - sono risultate prive di profili discriminatori.

iv) Ad analoghe conclusioni si perviene anche con riferimento agli ulteriori motivi di doglianza avanzati da Trenitalia nel reclamo; in particolare:

- con riferimento al diverso grado di consolidamento del progetto orario rilasciato da RFI alle II.FF., che avrebbe determinato, ad avviso di Trenitalia, *"gravi ed esclusive soggezioni rispetto alle vendite del periodo natalizio e del primo trimestre 2020"*, non può farsi a meno di rilevare, in primo luogo, che la Reclamante non ha allegato elementi idonei a dimostrare, quantomeno in via presuntiva, di aver subito un calo delle vendite in conseguenza delle suddette criticità della propria offerta commerciale; in secondo luogo, il diverso grado di consolidamento del progetto orario riflette, principalmente, le scelte operate dalle stesse II.FF. in relazione alle proposte di tracce formulate dal G.I., che, difatti, avrebbero potuto essere accettate fin dalla consegna della bozza di progetto orario (intervenuta il 2 luglio 2019), ovvero, come avvenuto nel caso di specie, formare oggetto di numerose osservazioni; in quest'ultimo caso, peraltro, all'I.F. interessata non è precluso di anticipare la messa in vendita della propria offerta commerciale prima dell'adozione del progetto orario definitivo (come effettivamente fatto dalla Reclamante) e, tuttavia, è evidente che, al ricorrere di simili condizioni, l'I.F. in questione rimane esposta al rischio - che si ritiene abbia ragionevolmente assunto - di dover modificare la propria offerta commerciale a seguito dell'adozione del progetto orario definitivo da parte del G.I.;
- i ripetuti scadenzamenti per la missione *"Fast"* e l'individuazione di soluzioni ritenute *"degradate"* rispetto al consolidamento dei treni inseriti nell'allegato A all'Atto Modificativo (cfr., con specifico riferimento alla direttrice dorsale Torino-Milano, Roma-Napoli e Trasversale Padana, le pp. 5-9 e 18-19 del reclamo) costituiscono interventi di razionalizzazione ed armonizzazione della capacità che, come già rilevato (cfr., in particolare, la nota prot. 11625/2020, del 7 agosto 2020 ed il relativo allegato n. 13), il G.I. ha attuato, in un contesto caratterizzato da stringenti vincoli infrastrutturali, nel rispetto del vigente quadro normativo e contrattuale;
- con riguardo all'omessa attivazione di un confronto con i soggetti titolari di accordo quadro afferente alla capacità di Milano C.le, i documenti acquisiti agli

atti dimostrano che il G.I. ha verificato, assicurando ampia interlocuzione anche alla Reclamante (cfr. note prott. nn. 3491/2020, del 2 marzo 2020; 7828/2020, del 29 maggio 2020 e relativi allegati), *“la concreta fattibilità di una diversa allocazione della capacità della stazione medesima”* (art. 5 dell’Atto Modificativo);

RITENUTO

pertanto, di non dare ulteriore corso al reclamo di Trenitalia nelle parti in cui lamenta una discriminazione, da parte del G.I., nell’allocazione della capacità ferroviaria, nonché un utilizzo non efficace ed ottimale della stessa;

CONSIDERATO

inoltre, quanto rappresentato nella relazione predisposta dall’Ufficio relativamente alla circostanza che, sulla base degli elementi acquisiti dall’Autorità nel corso della trattazione del reclamo di Trenitalia (cfr. verbale dell’audizione del 18 settembre 2020 e prott. ART nn. 10131/2020, del 10 luglio 2020; 11625/2020, del 7 agosto 2020 – all. 10; 1394/2021, del 12 marzo 2021; 3910/2021, del 30 marzo 2021), sembra emergere, in relazione alla situazione di saturazione di alcuni elementi dell’infrastruttura del nodo di Milano C.le, la violazione, da parte di RFI, dell’articolo 33 del d.lgs. 112/2015 e 4.4.5 del PIR 2020.

E ciò, per aver RFI omissso di presentare, entro sei mesi dal completamento dell’analisi della capacità delle porzioni di infrastruttura dichiarata satura, un piano di potenziamento dell’infrastruttura compiutamente aderente alle sopracitate previsioni normative, con particolare riguardo al potere/dovere del predetto Gestore di sottoporre all’approvazione preliminare del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (nel seguito: “MIMS”), anche a prescindere dal previo ottenimento delle risorse finanziarie nell’ambito dell’ordinaria procedura di aggiornamento del contratto di programma-parte investimenti, gli interventi necessari a potenziare la capacità della stazione di Milano C.le, unitamente al relativo cronoprogramma;

RITENUTO

pertanto, di avviare un procedimento ai sensi dell’articolo 37, comma 9, del d.lgs. n. 112/2015, nonché dell’articolo 6, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell’Autorità, finalizzato a prescrivere a R.F.I. di sottoporre all’approvazione preliminare del MIMS, previa consultazione dell’utenza interessata, un piano recante le misure di potenziamento delle porzioni dell’infrastruttura di Milano C.le dichiarate sature, comprensivo del cronoprogramma dei relativi interventi realizzativi;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. di non dare ulteriore corso, per i motivi indicati in premessa, che si intendono qui integralmente richiamati, al reclamo di Trenitalia S.p.A. nella parte in cui lamenta una discriminazione, da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nell’assegnazione della capacità d’infrastruttura, in violazione delle pertinenti previsioni normative e contrattuali; nonché nella parte in cui lamenta, sempre a carico di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., un uso non ottimale ed efficiente della capacità infrastrutturale;

2. di avviare, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, un procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. n. 112/2015, nonché dell'articolo 6, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, finalizzato a prescrivere alla suddetta impresa di sottoporre all'approvazione preliminare del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, previa consultazione dell'utenza interessata, un piano recante le misure di potenziamento delle porzioni dell'infrastruttura di Milano C.le dichiarate sature, comprensivo del cronoprogramma dei relativi interventi realizzativi.
3. E' nominato responsabile del procedimento di cui al punto 2 il dott. Ernesto Pizzichetta, in qualità di direttore dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni, indirizzo posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it; tel. 011.19212587.
4. I destinatari della presente delibera, con riferimento a quanto deliberato al punto 2, possono presentare, per quanto di rispettivo interesse, all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, tramite posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo pec@pec.autoritatrasporti.it, memorie difensive e documenti, entro il termine di trenta giorni decorrenti dalla sua notifica.
5. Il termine per la conclusione del procedimento di cui al punto 2, è fissato, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015, in sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.
6. È possibile avere accesso agli atti dei suddetti procedimenti presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni - Via Nizza n. 230, 10126 Torino.
7. La presente delibera è notificata a mezzo PEC a Trenitalia S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nonché comunicata a Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.

Avverso il presente provvedimento può essere proposto, per quanto d'interesse, ricorso dinanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale, entro il termine di 60 giorni dalla data di notifica, oppure ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro il termine di 120 giorni dalla data di notifica.

Torino, 6 maggio 2021

Il Presidente

Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)